

מאת יהודה בן-צור

### בעקבות 'נורה'

סיפורה של 'נורה', אונית הרכש הראשונה שהגיעה למעגן תל-אביב ב-1 באפריל 1948, כחודש וחצי לפני סיום המנדט הבריטי, מובא באתר בהרחבה (בשני חלקים). על אף שצרכי ההצטיידות – 'הרעב לכלים' – הלכו וגברו וכתוצאה מכך נאלצה מערכת הרכש להגדיל את 'צי הרכש' שתופעל על ידה, התברר שהיתה זו הפלגת הרכש היחידה של 'נורה'. מאחר ואין מדובר בספינה חכורה, אלא ספינה שאמורה היתה להיות בבעלות כלשהי של מערכת הרכש (באמצעות 'איש או חברת קש'), העניין נראה לי מוזר וע"כ החלטתי "לעקוב" אחריה מהשלב שבו היא גמרה לפרוק את משלוח הרכש הצ'כי הראשון.

ב-5 באפריל 1948, לאחר הפריקה בת"א, רשם ב-ג ביומנו: **"דרוש מרכז, שידאג לספינות בשביל משלוח, רצוי שהדבר יוטל על שאול"**. באותו יום הוא נענה לבקשת שאול והסמיך אותו לרכוש אוניות ולהפעיל את אלו שכבר נרכשו **"למטרות משלוח הציוד"** ולאשר חבלה בספינה איטלקית בשם 'לינו' שהובילה רכש ערבי, בעת שהותה בנמל בארי. זמן קצר לאחר בצוע החבלה בספינה, הוקמה יח' חבלה לסיכול פעילות רכש ערבי באירופה, שהתבססה על חבלני הפלמ"ח-פלי"ם ואשר מרכזה היה באיטליה.

כעבור כחודשיים, ב-27 במאי, רשם ב-ג ביומנו: **"שאל מבקש לשלוח חזרה את 'נורה' "**. בקשה זו עוררה את סקרנותי המקצועית וההיסטורית: היכן היתה 'נורה' ובמה היא עסקה, בפרק זמן זה, שרובו היה עדיין בתקופת המנדט הבריטי ולשם מה ביקש שאול להחזירה לאיטליה? למי היא היתה כפופה לאחר פריקת מטען הרכש, למערכת הרכש בז'נבה או למוסד לעליה בארץ ומי היה בעליה הרשום?

בעניין רישום הבעלות, ישנה בידינו עדותו של יוס'קה יריב, הטוען שבתהליך ההתלבטות בעניין רכישת אוניה בסוף פברואר 1948, המליץ אליהו סחרוב להציע לאפרים אילין, באותה עת סוחר פרטי שהתגורר במילנו: **"לרכוש אוניה על שמו בכיסוי שלו"**. בספרו של אילין, "על החתום", הוא מצטט עדות של יוס'קה המתייחסת לאפשרות של שכירות ולא רכישה: **"אני [סחרוב] מציע, שהוא [אילין] ישכור את האוניה על שמו..."**. החוק האיטלקי מחייב בעלות של אזרח איטלקי באוניה הנושאת דגל איטלקי. בהתייחסה לעניין רכישת ספינות המעפילים סיפרה עדה סרני כי: **"רישום אוניותינו ע"ש "בעלים" איטלקיים היה בעיה קשה... נראה שמצאתי לכך פתרון פשוט וקל... הטלתי על כל חלוץ [בעל אזרחות איטלקית], שמלאו לו 21 שנה, להיות "בעל ספינה" והבחורים נענו לכך"**. לימים, התברר שרישום זה גרם למדינת-ישראל צרות צרורות, משום שממשלת איטליה תבעה מהחלוצים - שעלו בינתיים ארצה - ומבני משפחותיהם באיטליה, מסים על הספינות, שחלקן עגנו למעצבה ב'צי הצללים' בנמל חיפה.

מעיון בתיק 'נורה' בארכיון 'תולדות ההגנה' למדתי שהיא הפליגה מת"א ב-8 באפריל 1948 לקפריסין וב-21 בחודש היא חזרה עם מטען גבס. לאחר הקמת המדינה, ב-19 במאי, היא הפליגה לנמל חיפה (שחלקו נשלט עדיין ע"י הצבא והצי הבריטי) ומשם, ב-11 ביוני – כנראה בהיענות לבקשת שאול – היא הפליגה לנמל גנואה. בשיטת "חבר מספר לחבר" הגיעה לידיעתי, שהחזרת 'נורה' לאיטליה היתה קשורה ביחידת החבלה לסיכול רכש ערבי באירופה, שהוקמה ב-1 במאי 1948. באוגוסט 1995 התקשרתי לאמנון יונה, מפקדה של אותה יחידה ומפיו שמעתי, שאכן הספינה הועמדה לרשות היחידה לבצוע משימות מיוחדות וכי בסיום פעילותה (ב-1949) הוא המליץ בפני שאול להעניק אותה לרב החובל האיטלקי, מריו קנדה, כאות הוקרה על שירותו המסור ב'מוסד לעליה ב' ובמשימות רכש<sup>1</sup>. לדבריו, שאול קיבל ואישר המלצה זו. מריו קנדה, אותו הכרתי אישית מתקופת פעילותי בהעפלה בשלהי 1947, הלך לעולמו וע"כ החלטתי לפנות לאילין, כמי שטיפל ברכישתה/שכירתה והצגתי בפניו (בכתב) את השאלה הבאה:

**"התוכל להעיר את עינינו מה קרה ל'נורה' לאחר שפרקה את מטענה?"** בתשובתו מה-24.10.95, אילין הודה כי: **"לא ידוע לי מה היו כוונותיו של ב-ג או שאול לגבי 'נורה'... ואולם**

<sup>1</sup> מריו החל את שירותו כרב החובל של ספינות המעפילים 'יונגייט' ו'ברכה פולד' ולאחר מכן המשך כ"עובד מן המניין" של שלוחת 'המוסד לעליה ב' באיטליה.

ידוע לי שמערכת הביטחון, לאחר החזרת הימאים האיטלקים, הפעילה את 'נורה' בהובלות שונות... כעבור כמה חודשים היא טבעה בסערה... למרות שהיא הייתה מבוטחת, לא דרשו את דמי הביטוח, כפי הנראה מסיבות ביטחוניות... 'נורה', הושקה בשם Nora, כך היא נרכשה ולעולם לא שינו את שמה. ב-Lloyd's Register ניתן למצוא את שמה, כי המלצתי לבטח אותה באופן רשמי, גם כן מטעמי בטחון".



תשובתו של אילין חיזקה בלבי עדויות קודמות שקבלתי, לפיהן הוא היה ממודר מהנושאים הקשורים לפעילות הביטחונית<sup>2</sup>, על אף שהוא המשיך לספק למערכת הרכש שירותים לוגיסטיים נוספים ורק יותר מאוחר, הוא רכש עבור חיל הים את 'סירות המחץ' (ב-14.6.48 דווח לובה אליאב מאיטליה לב-ג: "...הוא קונה עבורנו סירות נפץ. להתייחס אליו בהסתייגות וברצינות"). מאחר והוא לא התייחס לנושא הבעלות, קבלתי את עצתו ובדקתי את רישומי 'לוידיס', האמורים להכיל מידע היסטורי. התברר, שהרישום מתייחס רק לפרטים הראשוניים שנמסרו מיד לאחר השלמת בנייתה ב-1945, לרבות שמו של בעל הספינה, מיסליה, אתו ניהל אילין את המו"מ לרכישת/השכרת 'נורה' במרץ 1948 ( הפרטים המלאים, בסוף הכתבה). בהזדמנות זו, נבדק לבקשתי, גם "ספור הטביעה". נעניתי שברישומים המתייחסים לשנים 9-1948, אין זכר לאירוע מעין זה. 'לוידיס'-לונדון, המליצו בפני לפנות גם לרישום האיטלקי, R.I.NA, ואלו השיבו שאין להם מה להוסיף על רישומי... לונדון. מהפרטים שקבלתי לא החכמתי בנושא הבעלות וע"כ פניתי שנית לאילין: תשובותיו של אילין, שבהגדרה, הטיפול הלוגיסטי כמו רישום הבעלות והביטוח היה בתחום טיפולו, אינן ברורות, בהמעטה:

לעניין הבעלות, לדבריו, נשלח אליו יהודי איש קש "...אשר על שמו נקנתה הספינה [ומאידך הוא טוען] עשיתי כל מה שיכולתי כדי לא להעביר את הספינה על שמו... [ולבסוף הוא מסייג את דבריו]... כפי הנראה, ההעברה לא נעשתה על שמו של היהודי... והספינה נשארה על שמו של בעל הספינה הקודם", דהיינו בידי המוכר, מיסליה. הנשמע כדבר הזה?

<sup>2</sup> שמו של אילין נפקד מרשימת 37 עובדי מנגנון הרכש, שהוגשה ע"י פניו זה לשקולניק, ב-27.5.48.

גם הנימוק "רציתי להחזיק את מיסליה בידיו..." נשמע הזוי. היעלה על הדעת שמיסליה לא היה מעביר את העקבות ממנו והלאה לעבר אילין? מדבריו של אילין, לא ברור, אם מפעיליו במערכת הרכש ידעו על החלטתו, שלא לשנות את רישום הבעלות.

לעניין הביטוח ב'לוידיס-לונדון' טוען אילין: "אני דרשתי ש'נורה' תבוטח". ממי הוא דרש? האם 'נורה' בוטחה, כן או לא? אם כן, ע"ש מי, "המוכר" מיסליה?  
נתרו יותר שאלות מתשובות וע"כ קבלתי את הצעתו האחרונה של אילין

לנבור בארכיונים ואלו הממצאים שהעליתי:

א. בתיק 'מזכרים' מעיזבוננו של משה זקימוביץ, הממונה על שלוחת 'המוסד' באיטליה, מצאתי פתק בכתב ידו: "25.7. להודיע לזביק [רותם-גולדשטיין] 'הנורה' הפליגה ב- 21/7 [1948] מנמל מולו די בארי לנ. [נאפולי]. ממחקר שערכתי על מבצע 'השודד' - השתלטות על ספינה בשם 'ארג'ירו' שהובילה רכש ערבי לאלכסנדריה – הנחתי שימאי הפלי"ם, דוד'לה בן-חורין, שהיה מפקד המבצע ושהה באיטליה באותה עת, עשוי לדעת משהו על 'נורה'. פניתי אליו, ואכן לדבריו, 'נורה' הוחזרה לאיטליה ועגנה בחודשי יולי-אוגוסט 1948 בנמל קטן צפונית לבארי, Molfetta, בכוננות לקראת השתלטות בדרך היבשה על מטען הרכש הערבי בעת שיהיה בדרכו מבסיס צבאי בקרבת בארי להטענה על 'ארג'ירו' והעברתו אל 'נורה'. העדות מבססת את הגרסה ש'נורה' הועברה לאחריות יח' החבלה, אך באשר לסיפורי הענקתה במתנה לרב החובל מריו קנדה וטביעתה, דוד'לה לא ידע דבר.

ב. ביומן העבודה של זקימוביץ (בכתב ידו) גיליתי שב- 8.9.48, לאחר מבצע 'השודד' בו 'נורה' לא שותפה, הוא כתב: "'נורה', גמרו אם [את] התיקונים". ביומן אין פרטים על מהות התיקונים, באיזה נמל הם נערכו ובעיקר על פעילותה לאחר מכן. מאוד יתכן שמדובר בהתקנות כלשהן הקשורות להתאמתה לבצוע 'המשימות המיוחדות' במסגרת יח' החבלה לסיכול רכש ערבי.

בשלב זה חשבתי שמיציתי את הנושא מבלי לפענח את בעיית רישום הבעלות על הספינה ורשמתי לעצמי את המשפט הבא:

כפרפראזה לדבריו של גנרל מקארתור על "חייל זקן, שלעולם אינו מת, הוא רק נמוג...", ניתן, בשלב זה, להתייחס ל'נורה', כמי ש"נמוגה בינות לערפילי ההיסטוריה" !!! האומנם? והנה בחלוף למעלה משלוש שנים נוספות, ב-2003, הגיעו לידי מסמכים מארכיון צה"ל (633/56) (69):

א. ב-1.2.49 קיבל ספיר, מרכז הרכש באירופה את המברק הבא: "'הנורה' נשברה בצוק ונכנסה חזרה לגושן [כינוי של מצרים] לתקון". קרוב לוודאי שמדובר באירוע במסגרת "המשימות המיוחדות" שהוטלו על הספינה.<sup>3</sup> יתכן ואחת המשימות קשורה באירוע שאירע בינואר-פברואר 1949: "תפעלו בכל מחיר שהספינה עם התותחים... לא תגיע לגושן". העבירו בהול פרטים שיאפשרו פעולת ספינה שתצא מכאן [מאין? כנראה מאיטליה]"<sup>4</sup>.

ב. ב-23/3 1949 העלה אליעזר שושני, נציג משה"ב באיטליה את הרעיון: 'נורה' למכור, אך במברק יותר מאוחר, ב-7.5, הודיעו ספיר ושושני לשאול אביגור ואמנון יונה: "בהתייעצות סיכמנו להשהות מכירת 'הנורה' עד שייקבע מצבה וכושרה. יתכן ונשתמש בה ל-3-4 הובלות". בסוף החודש דווח שושני ב-31.5 כי: "'נורה' הגיעה. מוכנה למכירה".

מהאמור לעיל ניתן להסיק שבשלב מסוים נעשה הסדר כלשהו, שאין אנחנו יודעים את טיבו, שהסדיר את הסמכות הפורמאלית של מערכת הרכש לבצוע מכירה והעברת בעלות לקונה. ואכן, ב-1949 היא נמכרה ל... ר/ח מריו קנדה. להלן העתק מכתבו של יצחק עירוני, סוכן אוניות של משה"ב, אליו הוא צרף העתק מכתבו של מריו לשאול אביגור<sup>5</sup>:

<sup>3</sup> מאד ייתכן שמייק אלדר, בספרו 'שייטת 11', עמ' 349 התייחס לפעילות 'נורה': "...בשנת 1948 רכשו כלי שייט, שנועד לחדור במסווה לנמלי מצרים ולהוציא מבטנו כוח לחימה".

<sup>4</sup> מברק מידי מס' 620 מה-6.2.49, א"צ.

<sup>5</sup> תיק שאול אביגור, מס' 334 (580/56), א"צ.

Re. SALE OF THE "NORAH"

As you will see from the enclosed Contract, this ship was sold to me on the 26th June 1949 and, since that day, I have been busy with reconditioning work to get the boat ship-shape. This work lasted for forty days and I first took the boat to sea on August 3rd 1949.

In accordance with my Contract I am due to pay an instalment of two and a half million Lire at the end of September, a further instalment of the same sum on November 30th and a final two and a half million Lire on January 31st next.

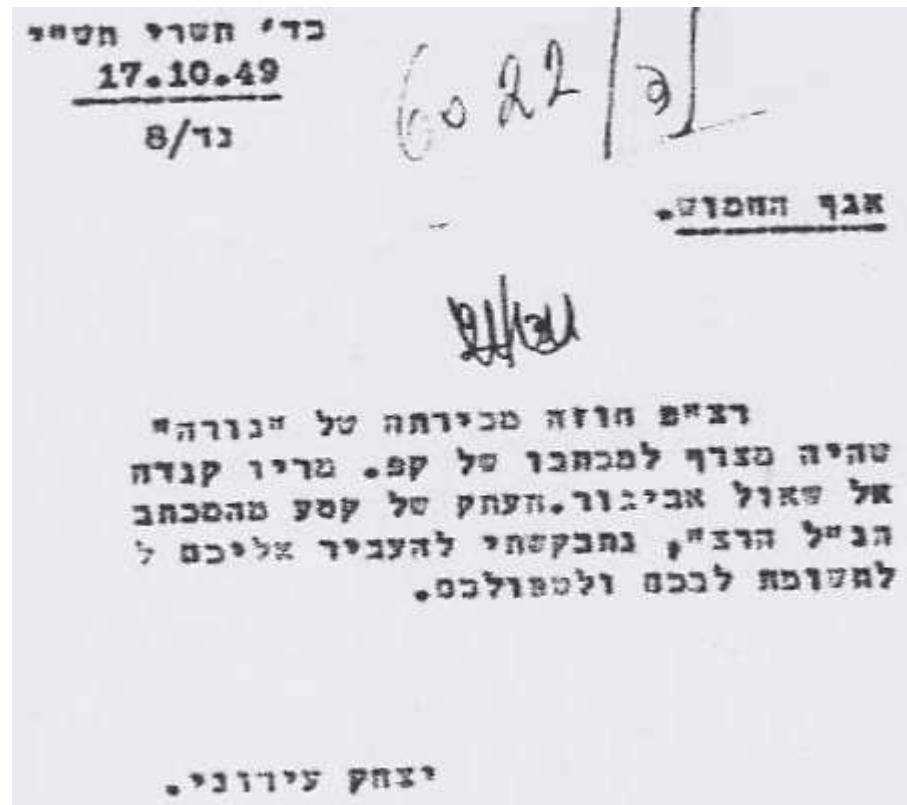
As my trip to this country on behalf of Shoham Limited wasted a month which could otherwise have been privately employed to further my business, I would be grateful if you could postpone the payment of the first instalment due for this ship until the 30th November when, in fact, the second payment is already due.

With many thanks for your interest, and kind regards,

Sincerely yours

(Cpt.) MARIO KENDA.

מכירת הספינה ב- 7.5 מיליון לירות , כרבע מעלות רכישתה כשנה קודם לכן היתה מחווה מכובדת לאדם כמריו, אך אין בידנו אישור 'שחור ע"ג לבן' שהסכום, חלקו או במלואו, שולם ואין בידנו מידע על גורלה מאז מכירתה למריו ביוני 1949.



להלן פרטי רישום 'נורה' בלוידיס-לונדון ב-1999:

M.V. "Nora" – Lloyd's Registry, London. (4 May 1999).

Built : 1945.

Yard: Cantiere Navale Nicolo Dephanger Capodistra.

Construction : Wood.

Dimensions: Length 132.4 Breadth 29.4 Draft 13.9.

Tonnage: Gross 322 under deck 290 Net 245.

Engines: Oil 4S. C.S.A. 6cy 11 ¼" - 16 ½".

Registration: Registro Italiano.

Owners: Umberto Missaglia, Trieste.